

# Balsa que podia custar mais de R\$ 300 por viagem finalmente perde espaço para uma ponte gigante entre Tocantins e Pará, e moradores que pagavam caro para cruzar de um estado a outro agora veem uma economia que muda a rotina

Category: GERAL, PARÁ

escrito por Maria Luiza | 29 de junho de 2026



A ponte entre Xambioá, no Tocantins, e São Geraldo do Araguaia, no Pará, foi inaugurada em 18 de novembro de 2025 e colocou fim a uma dependência antiga sobre o rio Araguaia: a travessia por balsa.

Segundo a Agência Brasil, a estrutura conecta dois estados em um ponto estratégico da BR-153 e substitui um transporte que podia custar mais de R\$ 300 por viagem. O investimento informado foi de R\$ 232,3 milhões, sendo R\$ 28,8 milhões do Novo PAC.

O que parece apenas uma obra de engenharia revela algo maior:

uma ponte capaz de mudar a rotina de moradores, caminhoneiros, produtores e empresas que dependiam de uma travessia mais cara, mais lenta e menos previsível para seguir viagem entre Tocantins e Pará.

A Agência Brasil informou que a nova ponte tem 2.010 metros de extensão e substitui a travessia feita por balsas. Já o Ministério dos Transportes destacou que a obra fortalece a logística do Norte do país e deve facilitar o escoamento da produção agropecuária e industrial da região.

Na prática, a mudança é simples de entender. Onde antes havia uma interrupção natural no caminho, com veículos esperando para cruzar o rio, agora passa a existir uma ligação rodoviária direta entre os dois lados.

Esse detalhe muda o tempo da viagem, a previsibilidade do transporte e o custo de quem precisa circular pela região. Para caminhoneiros e produtores, cada parada evita ou impõe perdas. Para moradores, a ponte representa acesso mais rápido e constante.

## **Obra de R\$ 232,3 milhões mira um ponto estratégico da BR-153**

A BR-153 é um dos eixos rodoviários mais importantes do país. No trecho entre Tocantins e Pará, a ponte sobre o Araguaia passa a funcionar como uma conexão física entre regiões que dependem do transporte de cargas, da circulação local e do acesso a serviços.

De acordo com o Ministério dos Transportes, a infraestrutura recebeu R\$ 232,3 milhões em investimentos. Desse total, R\$ 28,8 milhões vieram do Novo PAC. O governo federal também informou que a estrutura deve ampliar a segurança e fortalecer o corredor de transporte da BR-153.

0 DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes, tratou a ponte como um marco de integração entre Tocantins e Pará. Em atualização sobre os acessos, o órgão informou que a primeira etapa, a estrutura principal da ponte, já estava concluída, enquanto a segunda fase envolvia aterros de encabeçamento e ligação ao leito estradal existente.

Esse ponto ajuda a explicar por que uma ponte pronta não significava, automaticamente, tráfego liberado. Sem os acessos adequados, a estrutura não cumpriria sua função completa. Era preciso ligar a obra ao caminho real dos veículos.

## **0 detalhe dos 2 km exige cuidado na explicação**

Um dos dados mais fortes da obra também exige precisão. A Agência Brasil e o Ministério dos Transportes trataram a nova estrutura como tendo 2.010 metros de extensão. Já o DNIT detalhou que os acessos à ponte teriam 2.010 metros no total, sendo 310 metros no lado paraense e 1.700 metros no lado tocantinense.

Por isso, a forma mais segura de explicar ao leitor é dizer que a nova ligação entre Tocantins e Pará envolve uma estrutura de mais de 2 km no conjunto da obra e dos acessos, conectando a BR-153 sobre o rio Araguaia.

Esse cuidado evita confusão, sem reduzir o impacto da entrega. O dado central continua o mesmo: a travessia que antes dependia de balsa passa a ser substituída por uma ligação rodoviária permanente, em um trecho sensível para o Norte do país.

## **A ponte também carrega uma longa história de entraves**

A obra não nasceu pronta nem caminhou sem problemas. O Tribunal de Contas da União apontou, em 2013, pendências no projeto da ponte sobre o rio Araguaia, na BR-153, entre

Xambioá e São Geraldo do Araguaia.

Segundo o TCU, uma licitação de R\$ 226 milhões havia sido anulada em 2011 por sobrepreço e outros problemas, com potencial dano de R\$ 73,7 milhões. O órgão também indicou falhas ligadas a cotações, composição de preços e necessidade de correções no projeto executivo.

Esse histórico ajuda a transformar a ponte em uma história maior do que a inauguração. Ela não representa apenas concreto sobre o rio. Representa também o custo de atrasos, revisões, entraves e decisões que, por anos, mantiveram moradores e cargas dependentes da balsa.

Checagens da Reuters e da AFP Checamos também ajudaram a organizar a cronologia pública da obra. A Reuters registrou que a ponte não havia sido interditada pelo governo Lula em 2024, como circularam publicações nas redes, pois o tráfego sequer tinha sido liberado enquanto os acessos não estavam concluídos.

A AFP Checamos mostrou que a construção da Ponte de Xambioá virou alvo recorrente de disputa política e desinformação. O ponto seguro é que a obra passou por diferentes governos, teve contrato assinado em 2017, obras iniciadas em 2020 e foi inaugurada em 2025.

## **Fim da balsa muda mais do que uma travessia**

O impacto da ponte aparece justamente naquilo que antes parecia normal. Pagar caro para atravessar um rio, depender de horário, fila e operação por balsa era parte da rotina de quem circulava entre Tocantins e Pará.

Com a ponte, a BR-153 ganha continuidade em um ponto estratégico. Isso tende a reduzir gargalos, melhorar a circulação regional e dar mais previsibilidade ao transporte

de pessoas e cargas.

A segunda fase ainda inclui iluminação pública, conforme informou a Agência Brasil, com licitação prevista para o primeiro semestre de 2026. O DNIT também citou obras complementares, como ruas marginais nos dois municípios e um contorno viário no lado

## **tocantinense, para melhorar a fluidez e a segurança.**

A ponte entre Xambioá e São Geraldo do Araguaia vai além da imagem de uma grande estrutura sobre o rio. Ela mostra como uma travessia considerada comum pode esconder um gargalo caro, antigo e estratégico. Quando uma balsa deixa de ser a única saída, não muda apenas o caminho. Muda a forma como uma região se conecta ao próprio futuro.

Fonte: [clickpetroleoegas](#) e Publicado Por: [Jornal Folha do Progresso](#) 29/06/2026/08:09:54

*O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do [Jornal Folha do Progresso](#), clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:*

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)

- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

*Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: [folhadoprogreso.jornal@gmail.com](mailto:folhadoprogreso.jornal@gmail.com).*

**Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.**

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

*Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)  
-Site: [www.folhadoprogreso.com.br](http://www.folhadoprogreso.com.br) e-mail: [folhadoprogreso.jornal@gmail.com](mailto:folhadoprogreso.jornal@gmail.com)/ou e-mail: [adeciopiran.blog@gmail.com](mailto:adeciopiran.blog@gmail.com)*